**Deutscher Bundestag** **Drucksache 19/4499**

**19. Wahlperiode** 25.09.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

# Antwort

## der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Frank Sitta, Dr. Marcel Klinge, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP**
**– Drucksache 19/4219 –**

## Ausbau des internationalen Korridors Stuttgart–Zürich – Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans 2030

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Strecke Stuttgart–Singen (Gäu-Neckar-Bodenseebahn) ist als Vordringlicher Bedarf im Bundesverkehrswegeplan 2030 gelistet. Historisch findet der Ausbau der Strecke seinen Niederschlag im Vertrag von Lugano von 1996. Die Verbindung ist ein wichtiger Teil der Route nach Mailand über Zürich. Zugleich dient die Gäu-Neckar-Bodenseebahn („Gäubahn“) als Ausweichstrecke für die bereits überlastete Verbindung zwischen Basel und Karlsruhe, sowohl für den Personen- also auch Güterverkehr.

Die Tunnelhavarie von Rastatt im August 2017 hat gezeigt, dass ein Ausbau der Strecke nicht nur wegen einer möglichen Fahrzeitverkürzung forciert werden sollte. Bahnkunden, Transport- und Logistikunternehmen haben ein Interesse an einem zuverlässigen Schienenverkehr, der auch auf etwaigen Ausweichstrecken im Falle von Notfällen wie in Rastatt gewährleistet werden kann.

Der schnelle Ausbau der Strecke Stuttgart–Singen ist somit gefordert. Die vorgesehenen geschwindigkeitserhöhenden Maßnahmen als auch der zweigleisige Ausbau müssen umgesetzt werden.

1. Welche Gründe sieht die Bundesregierung als ausschlaggebend für den langwierigen Abschluss des Planfeststellungsverfahrens und der Finanzierungsvereinbarung für den Ausbau des zweigleisigen Abschnitts Horb–Neckarhausen?

Die DB Netz AG hat am 4. Februar 2014 eine Entscheidung nach § 18 AEG i. V. m. § 74 Absatz 1 VwVfG für das Vorhaben „Horb-Neckarhausen, 2-gleisiger Ausbau Gäubahn zwischen Horb und Neckarhausen von Bahn-km 82,1 bis 87,9 auf der Strecke 4 600 Plochingen-Horb-Immendingen“ beantragt. Der Planfeststellungsbeschluss ist am 23. April 2018 vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) erlassen worden. Die Bundesregierung strebt eine Verkürzung von Planrechtsverfahren an. Sie hat daher den Entwurf eines Planungsbeschleunigungsgesetzes vorgelegt. Durch die Konzentration von Planfeststellungs- und der sich in der Zu-

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 21. September 2018 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

ständigkeit der Bundesländer befindenden Anhörungsbehörden für die Bundesschienenwege beim EBA soll ein erhebliches Beschleunigungspotential der Verfahren realisiert werden.

Für den Abschluss der Finanzierungsvereinbarung nach § 9 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes für den Abschnitt Horb-Neckarhausen mussten die sachlichen und haushalterischen Voraussetzungen geschaffen werden. Dazu gehörten das Baurecht und die Klärung des im Ausbaukonzept unterstellten Neigetechnikbetriebes. Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens und der Erklärung des Landes Baden-Württemberg zum Einsatz von Neigetechnik-Fahrzeugen kann die Finanzierungsvereinbarung zeitnah abgeschlossen werden.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 89 des Abgeordneten Matthias Gastel auf Bundestagsdrucksache 19/2419 verwiesen.

2. Unterstützt die Bundesregierung den Ausbau der Strecke Stuttgart–Singen wie im bisherigen Vorhaben geplant, auch wenn ein Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen nicht möglich oder sinnvoll ist?

   Wenn nein, warum nicht?

Die Voraussetzungen für den weiteren Ausbau der Gäubahn sind nunmehr gegeben, nachdem das Land Baden-Württemberg erklärt hat, dass es eine Weiterverfolgung der Neigetechnik auf der Gäubahn anstrebt. Dies wird das Land durch seine Ausschreibung im SPNV sicherstellen.

3. Welche Gründe könnten nach Ansicht der Bundesregierung dazu führen, dass Neigetechnikfahrzeuge nicht eingesetzt werden?

4. Erwägt die Bundesregierung eine Kooperation mit den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) in Bezug auf einen Leasingvertrag von Neigetechnikzügen, sollten Fahrzeuge der Deutschen Bahn AG nicht zur Verfügung stehen?

   Wenn ja, von welchen Kosten geht die Bundesregierung aus?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Planung des Angebots im SPFV nach verkehrlichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten ist eine unternehmerische Aufgabe der DB AG und ihrer Wettbewerber. Die Aufgaben- und Finanzverantwortung für den SPNV und der Einsatz der Regionalisierungsmittel obliegen den nach Landesrecht zuständigen Aufgabenträgern. Diese können im Rahmen ihrer Leistungsausschreibung Vorgaben zur Fahrzeugtechnik machen oder auch einen entsprechenden Fahrzeugpool vorhalten.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

5. Ist für die Bundesregierung die Fahrzeitverkürzung auf dem internationalen Korridor Stuttgart–Zürich der einzige und ausschlaggebende Grund, um die Strecke auszubauen?

   Wenn ja, warum?

   Wenn nein, welche anderen Gründe liegen vor?

Die Wirtschaftlichkeit zum Ausbau der Gäubahn ist nur gegeben, wenn die Strecke zusätzlich auch für den Güterverkehr ertüchtigt wird. Daher sind Profilerweiterungen insbesondere in Tunnelbereichen für Züge des Kombinierten Verkehrs sowie der Bau der sogenannten Singener Kurve vorgesehen. Diese ist für den Güterverkehr von großer Bedeutung, da durch sie eine direkte Verbindung zwischen Stuttgart und der Schweiz hergestellt wird. Ansonsten müssten weiterhin alle Güterzüge im Bahnhof Singen (Hohentwiel) die Fahrtrichtung wechseln.

6. Wird die Gäubahn und die darauf verkehrenden Zugsysteme mit dem neuen Zugsicherungssystem ETCS (European Train Control System) ausgestattet?

   Wenn nein, warum nicht?

Die Gäubahn wird vorerst nicht mit ETCS ausgerüstet. Im Übrigen wird auf die Durchführungsverordnung (EU) 2017/6 und die Antwort der Bundesregierung zu Frage 2 auf Bundestagsdrucksache 19/1472 verwiesen.

7. Sieht sich die Bundesregierung an den Vertrag von Lugano von 1996 gebunden, die Kapazitäten im nördlichen Zulauf zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) der Verkehrsnachfrage anzupassen und damit die Gäubahn auszubauen, die NEAT zu entlasten und eine Fahrzeitverkürzung zwischen Stuttgart und Zürich zu erreichen?

Ja.

8. Erachtet die Bundesregierung nach den Erfahrungen der Tunnelhavarie von Rastatt den Ausbau der Gäubahn als notwendig, unabhängig von etwaigen Fahrzeitverkürzungen?

   Wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 26 und 27 auf Bundestagsdrucksache 18/13632 verwiesen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

9. Sind Mitglieder des Schweizer Bundesrates auf die Bundesregierung zugekommen, um einen Ausbau der Gäubahn im Zuge der Tunnelhavarie von Rastatt zu fordern?

   Wenn ja, wann fanden diese Gespräche statt, und welche Ressorts nahmen daran teil?

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Schweizerische Bundesamt für Verkehr sowie die beteiligten Bahnen DB AG und SBB treffen sich regelmäßig im dem nach Artikel 5 der Vereinbarung von Lugano vorgesehenen NEAT-Lenkungsausschuss. Dabei waren auch die Folgen der Rastatter Tunnelhavarie sowie die Ertüchtigung der Gäubahn Gegenstand der Gespräche.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

10. Plant die Bundesregierung, weitere Strecken in Baden-Württemberg als Entlastungs- oder Ausweichstrecken zu ertüchtigen?

    Wenn ja, welche?

    Wenn nein, warum nicht?

Nach dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege sind neben dem Ausbau der Gäubahn der viergleisige Ausbau der Rheintalbahn Karlsruhe-Basel, der Bau der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm sowie die Elektrifizierung und die Ertüchtigung der Südbahn Ulm-Lindau im Bau. Dabei kommt der Rheintalbahn sowohl für den SPFV als auch für den SGV eine herausragende Bedeutung zu.

11. Plant die Bundesregierung im Rahmen eines gemeinsamen europäischen Notfallmanagements und in Kooperation mit europäischen Partnern, Ausweichstrecken für essentielle Handelsstrecken zu ertüchtigen oder auszubauen (bitte nach Strecken und Kooperationen auflisten)?

    Wenn nein, warum nicht?

Nach der Tunnelhavarie haben die Bahninfrastrukturbetreiber des betroffenen Schienengüterverkehrskorridors Rhein-Alpen zwischen Rotterdam und Genua, zu denen auch die DB Netz AG gehört, gemeinsam mit dem europäischen Verband der Schieneninfrastrukturunternehmen (RailNetEurope) und der Europäischen Kommission ein neues Handbuch zum Störfallmanagement erarbeitet, welches bei solchen Störfällen den Rahmen für ein auf internationaler Ebene abgestimmtes Vorgehen der Bahninfrastrukturbetreiber und die systematische Koordination mit allen Betroffenen definiert. Die Verkehrsminister der Anliegerstaaten des Rheintalkorridors, haben ihre Unterstützung am Randes des Internationalen Transportforums 2018 in Leipzig ausgedrückt.

Inhalt des Handbuchs ist die Beschreibung von Standards und Abläufen, die eine Fortsetzung der betroffenen Verkehre auf bestmögliche Weise ermöglichen und die Sicherstellung einer transparenten Kommunikation zwischen den Betroffenen über Sachstände, wesentliche Informationen, verfügbare Umleitungsstrecken und Kapazitätszuweisungen auf diesen Strecken. Für den Korridor Rhein-Alpen, der als Modellkorridor für die Maßnahmen gilt, wurde ein umfangreiches Umleitungskonzept erstellt und an die beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Kommentierung verschickt.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 9 auf Bundestagsdrucksache 18/13632 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333